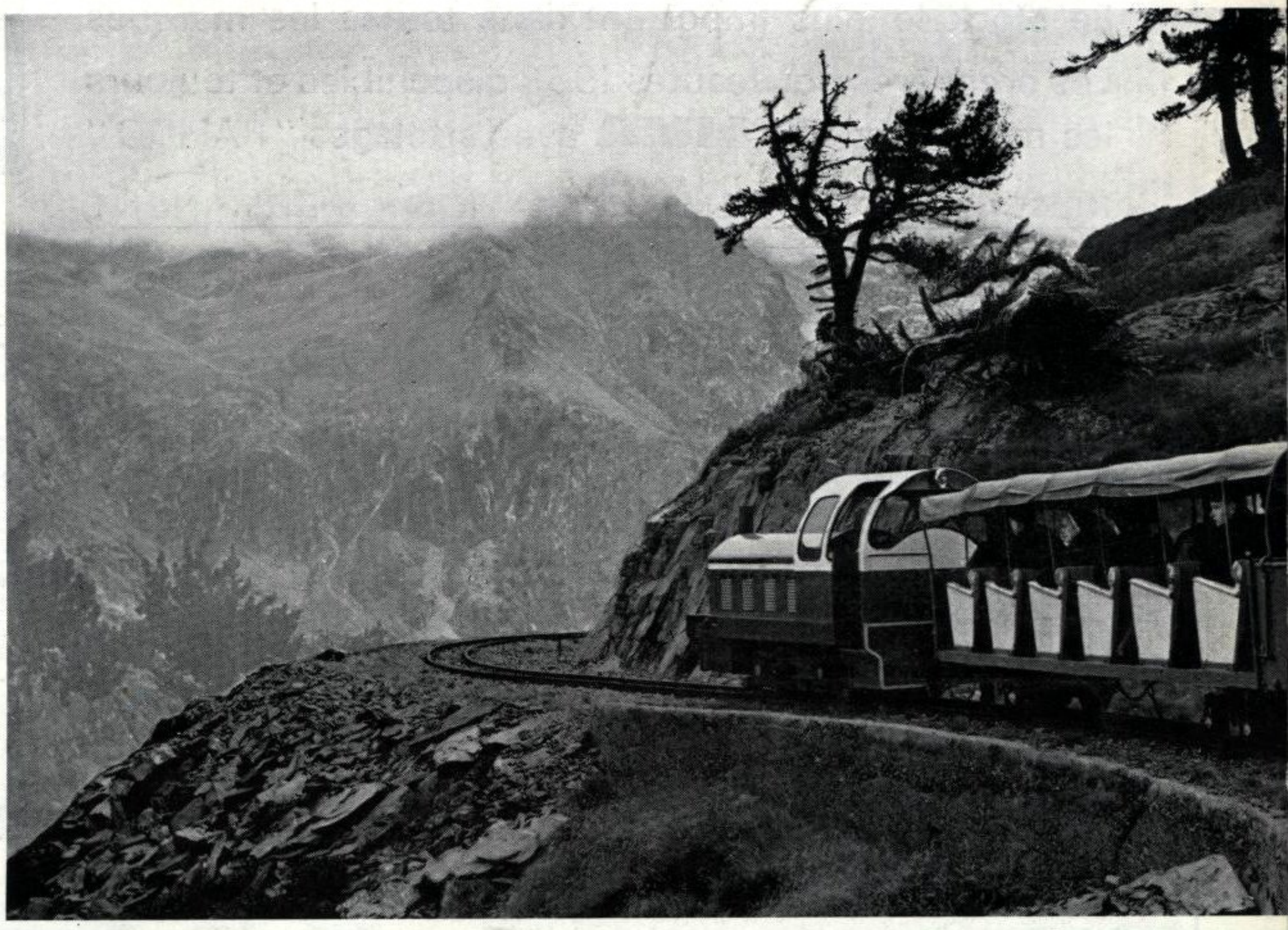
Loco revue

N° 286
juillet-août 1968

bonnes vacances !

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



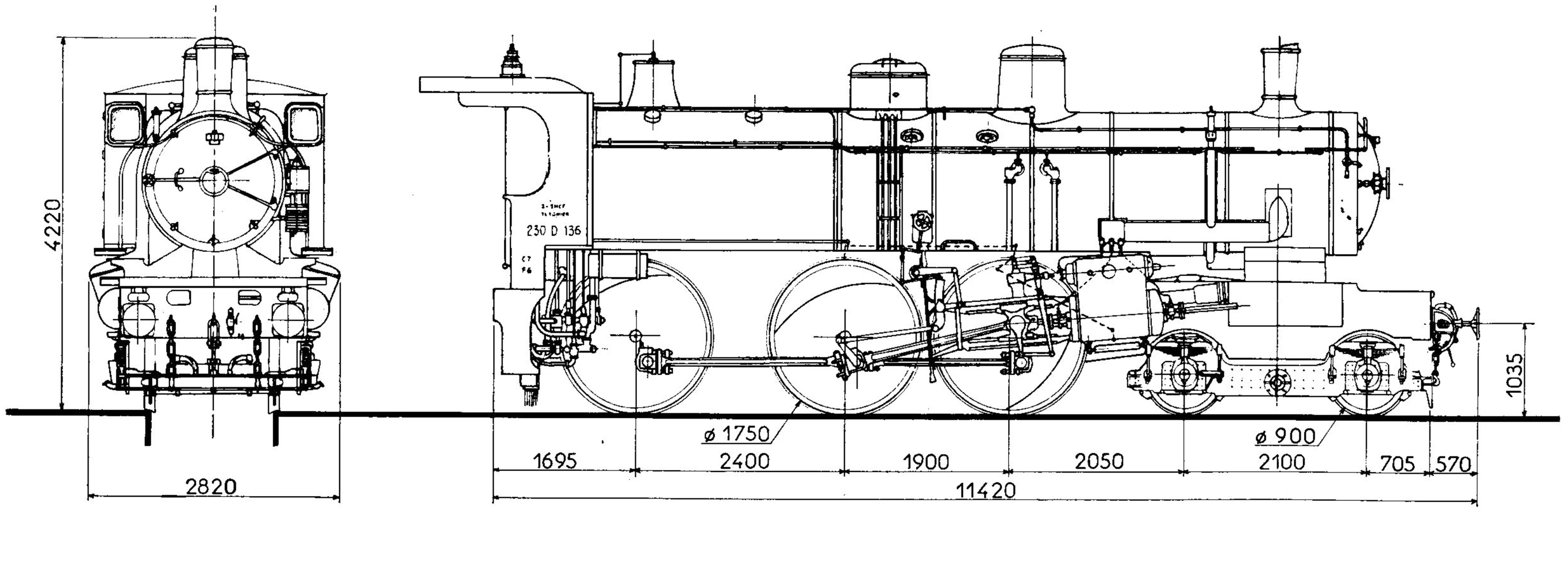
Loco-Revue N° 286 - Juillet-Août 1968 - 31e année

AU LAC D'ARTOUSTE EN VOIE DE 0,50 - LE DEPOT DE LILLE

Prix en FRANCE 4,00 F
à l'Etranger 4,50 F

Sommaire complet page 353

LE PLAN DU MOIS



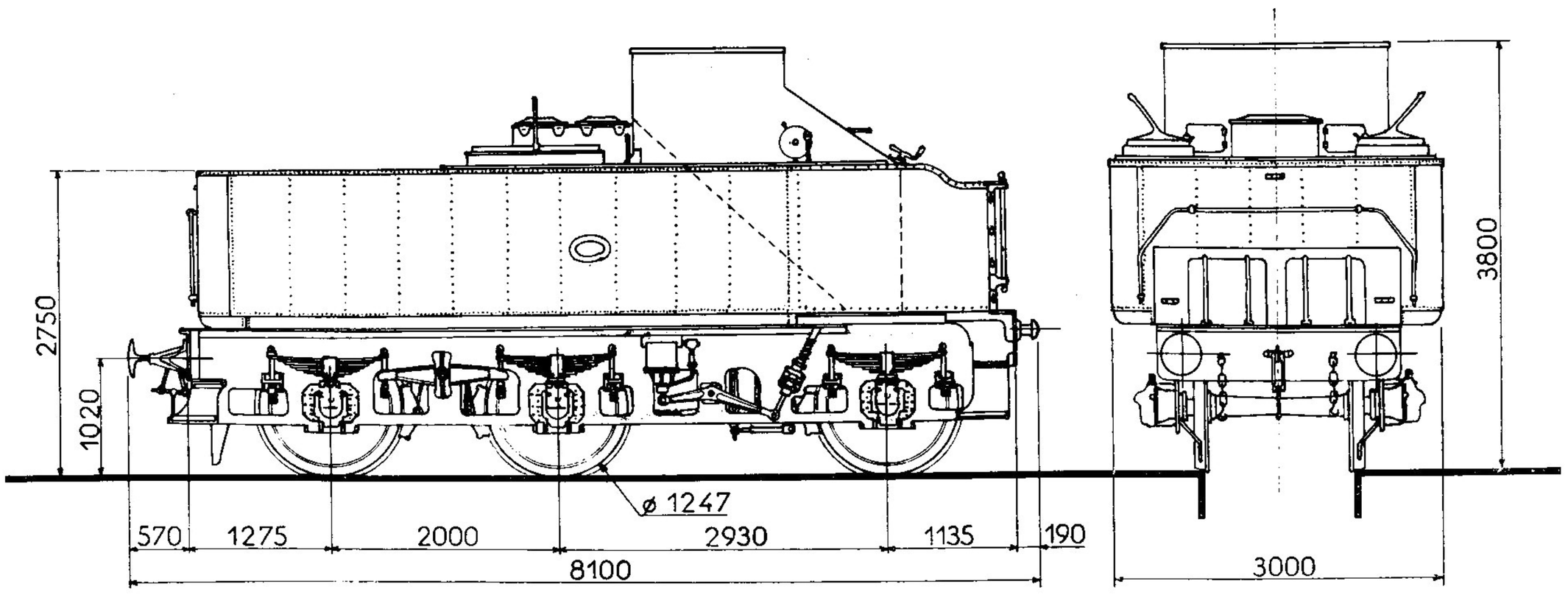
Locomotive à vapeur type 230 D NORD

1 à 149

(ex 3513 à 3662)

& tender 23 A

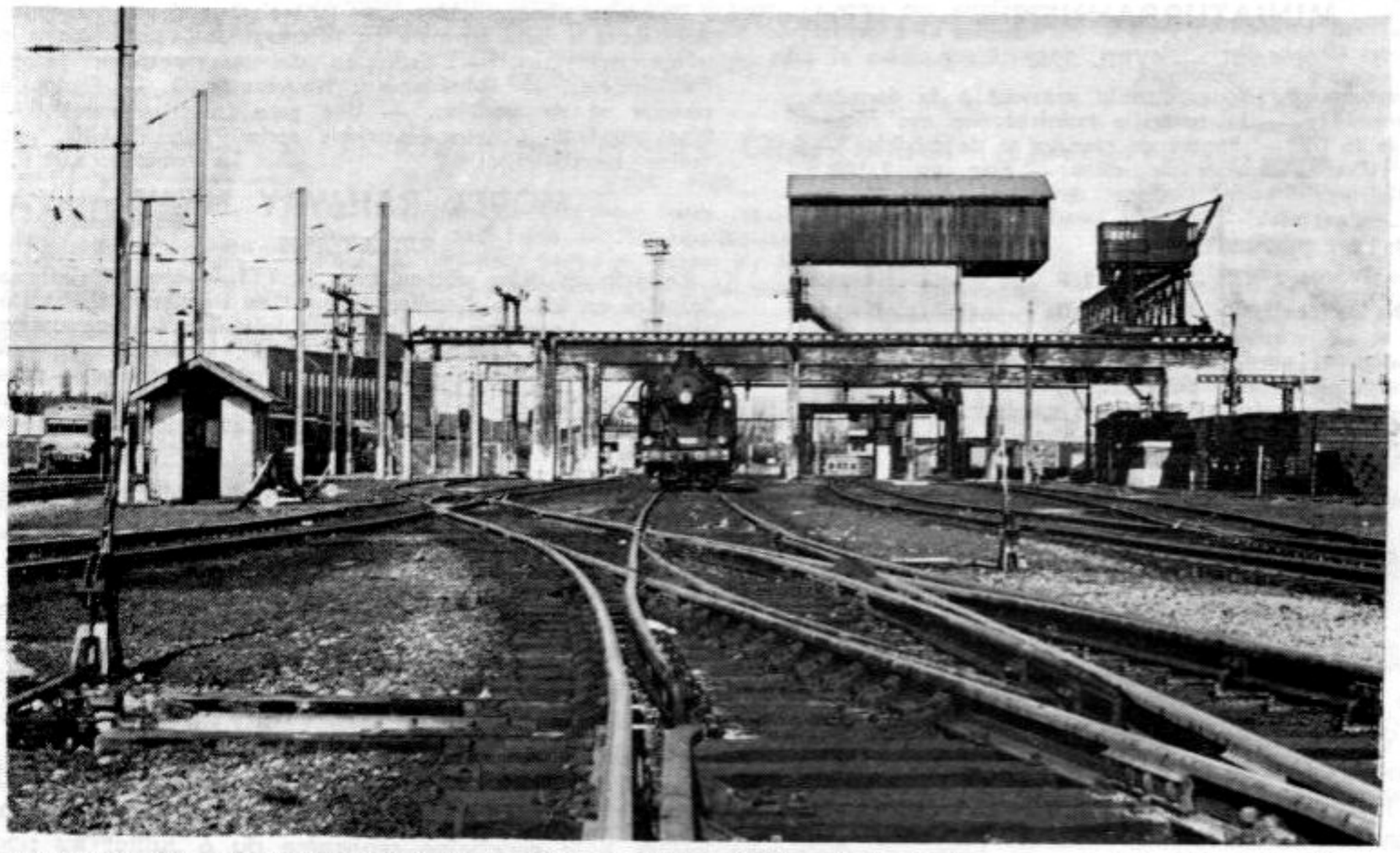
Ce matériel est traité dans la fiche documentaire double Loco-Revue N° 181/182.



Echelle · 1/87 (HO)

Une idée pour la transposition en HO du dépôt de Fives-Lille

Texte et clichés :
F. Sorel.



La 242 TA 120 sort du gril vapeur et se dirige vers les rotondes. A droite, les parcs à briquettes et à sable.

Le dépôt de Fives

1) Situation géographique :

Le dépôt de Fives à Lille est situé en bordure de la ligne Lille-Paris, il s'étend sur 1 km de longueur et 200 m de largeur. Il est conçu pour desservir la gare de Lille du type terminus dont il est distant de 2 km environ. Rasé par les bombardements alliés de la dernière guerre, il était presque complètement reconstruit en 1946. C'est le seul dépôt existant encore à Lille, celui du triage de Lille-Délivrance ayant été fermé il y a peu de temps.

Le dépôt de Fives est trivalent, il reçoit et entretient des locos vapeurs, des machines électriques et des engins Diesel. De tous temps il a été le relais de la ligne Lille-Paris et à ce titre, il a reçu la grande majorité des locos vapeur qui ont « fait » les trains sur cette grande artère, 231 E, 232 U, R et S, actuellement il reçoit les BB 16000 qui ont pris la relève de ces vaillantes machines depuis 10 ans déjà.

2) La vocation du dépôt :

Les trains Paris-Lille vont en réalité jusqu'à Tourcoing où sont garées les rames des Paris-Lille, la liaison Lille-Tourcoing n'est pas électrifiée et les rames sont amenées de ou conduites à Tourcoing par des locos vapeur, 040 D pendant longtemps, puis actuellement pour quelques mois encore par des 242 TA (ex-P.L.M., voir fiche **Loco-Revue** nº 135). Ces 242 TA assurent également une grande partie du trafic banlieue au départ de Lille, elles sont équipées pour la réversibilité et rendent encore de très grands services. Voici l'effectif des locos encore en service à ce jour :

242 TA : 12
050 TQ : 4
040 D : 3

Les 050 TQ servent aux appuis de débranchement et les 040 D font indifféremment des trains voyageurs express jusqu'à Tourcoing, omnibus sur la banlieue, marchandises et train de secours le cas échéant.

Il y a également en attente d'amortissement à Lille, c'est-à-dire prêtes à être découpées, les locos suivantes : 141 R, 231 E, 231 G, 230 D (l'ancienne reine du Nord), 040 D, 050 TQ, 050 TE, 242 TA, qui sont garées froides, tristes cadavres dévorés par la rouille en attendant la brûlure du chalumeau ! ! ! Signalons enfin à titre de consolation qu'une des 242 TA est destinée à partir à Châlons pour attendre la création du musée de la SNCF.

Le dépôt assure également le garage et l'entretien d'engins Diesel et d'autorails, C 61000 avec ou sans truck moteur, Y 51100, BB 63000, des autorails ABJ, 425 ch, 300 ch et X « standard » et même parfois des Diesel belges des lignes frontalières.

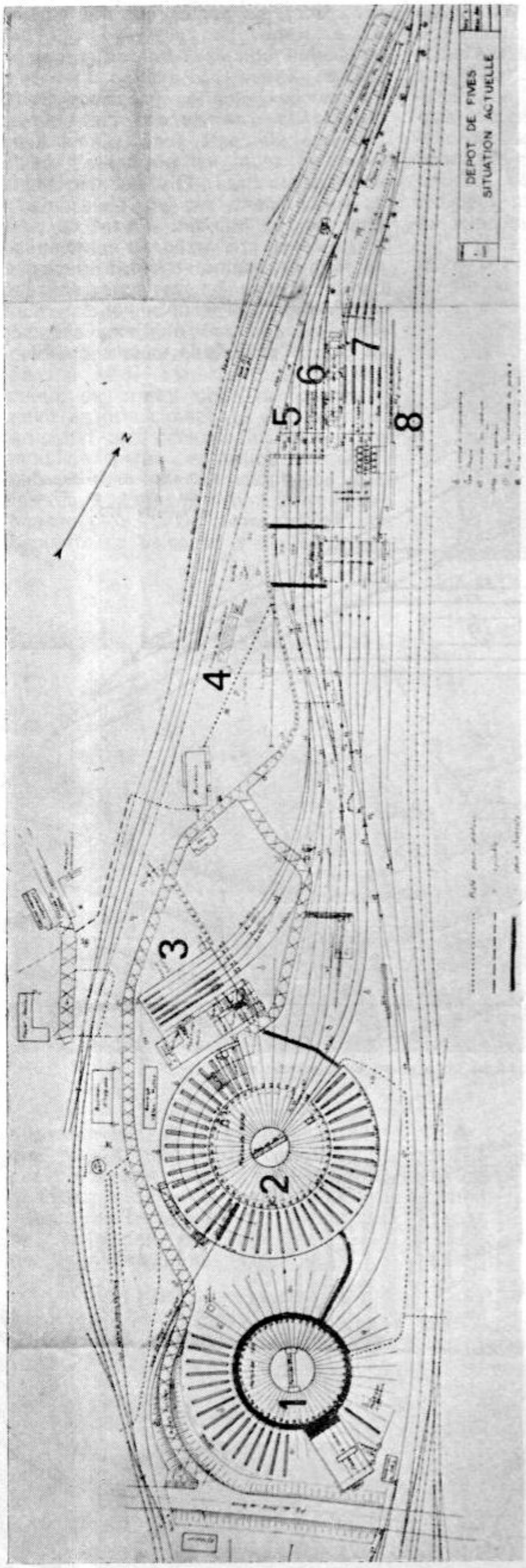
Les motrices électriques quant à elles sont remisées sur des grils et sont entretenues sur place, ce sont des BB 16000 et BB 16500, BB 12000 et CC 14000.

Description du dépôt (voir plan) :

Le dépôt se compose de deux rotondes de 48 places chacune, la rotonde ouverte est équipée d'une fosse à roues et d'un parc à essieux, elle sert surtout au remisage des locos en attente de démolition et au remisage de locos en état de marche, mais éteintes, ainsi qu'aux wagons chargés de matériaux divers, bois, pièces diverses.

La rotonde couverte abrite les locos en état de marche et sous pression ainsi que quelques engins Diesel et une grue de 50 tonnes avec son wagon d'accompagnement. Elle abrite également des fourgons chaudières à mazout et même un fourgon chaudière à charbon installé dans une ancienne voiture « armistice » autrichienne. Nous y reviendrons plus loin.

La remise des autorails et Diesel est accolée à la rotonde couverte, elle



Plan du dépôt de Fives-Lille. (Echelle 1/4250).

1 — **Rotonde Sud**
2 — **Rotonde Nord**
3 — **Remise Diesel**
4 — **Stockage combustible Diesel**
5 — **Gril Diesel**
6 — **Gril électrique**
7 — **Gril vapeur**
8 — **Parc à briquettes.**

compte 5 voies dont 3 de visite, elle est flanquée des ateliers vapeur et Diesel où l'on effectue certaines réparations.

Les motrices électriques sont garées sur des grils extérieurs, les fosses de visite sont également dehors.

Les grils vapeur et électriques sont parallèles et comportent des installations de distribution de sable d'eau et de charbon. L'alimentation des Diesel se fait à l'entrée de la remise des Diesel.

Le train de secours est remisé sur une voie extérieure reliée à la rotonde couverte, les voitures du train sont dehors, voiture dortoir (type « armistice » autrichien à 3 essieux ex-Pullman transformé en wagon dortoir), couverts 2 essieux transformés, la grue ex-grue à vapeur transformée en Diesel est garée sur la même voie, mais dans la rotonde. La vitesse maximum de l'ensemble est de 90 km/h.

Le dépôt de Fives emploie environ 300 agents de conduite, c'est dire son importance !

Le silo à charbon est situé comme nous l'avons dit sur les grils, il est flanqué de tas de briquettes et est alimenté par des voies le reliant par navettes à la réserve de charbon distante de 500 m environ.

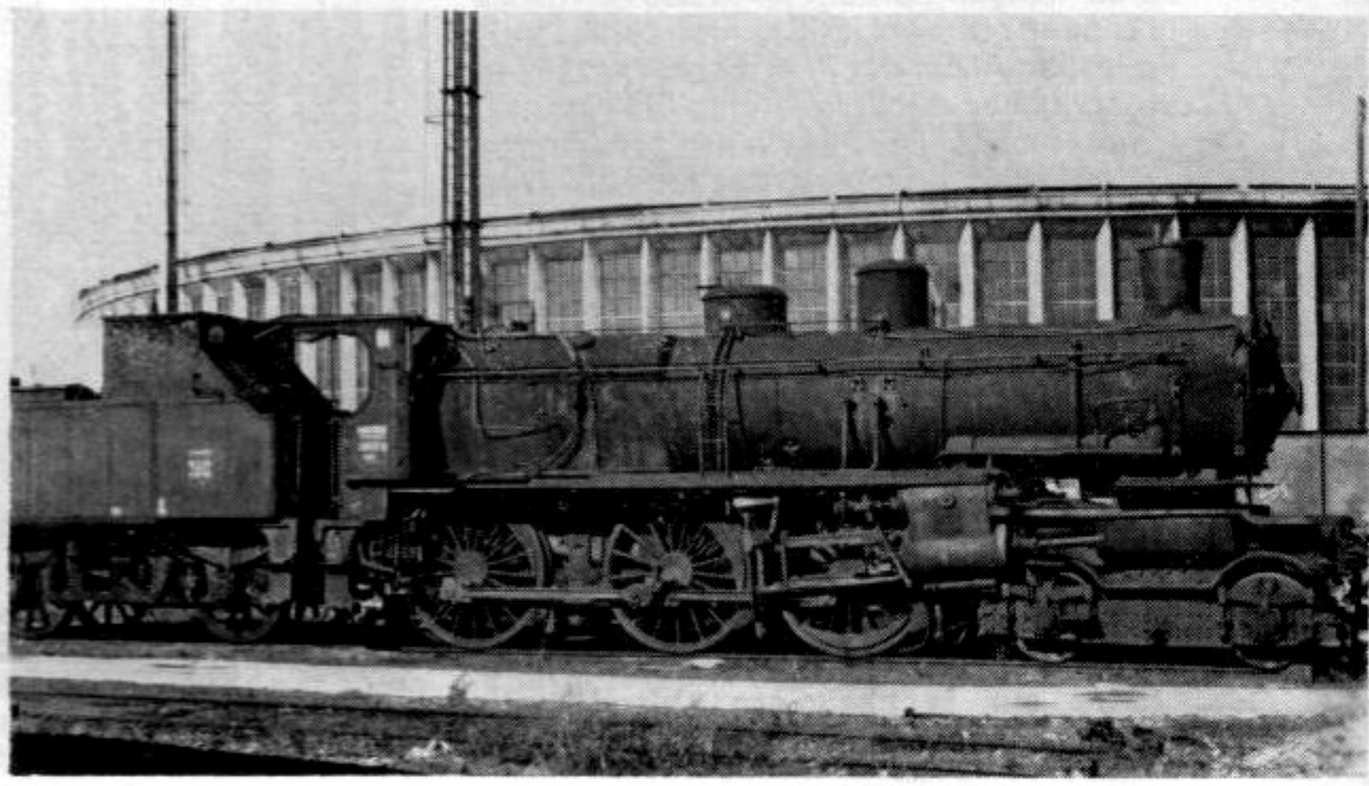
Application au HO :

Il n'est pas question, évidemment — et malheureusement, cal il est intéressant — de reproduire exactement le dépôt de Fives. Au 1/87, il devrait s'étendre sur 11 mètres !

Nous devions donc nous en inspirer le plus largement possible en le transposant aux normes du HO.

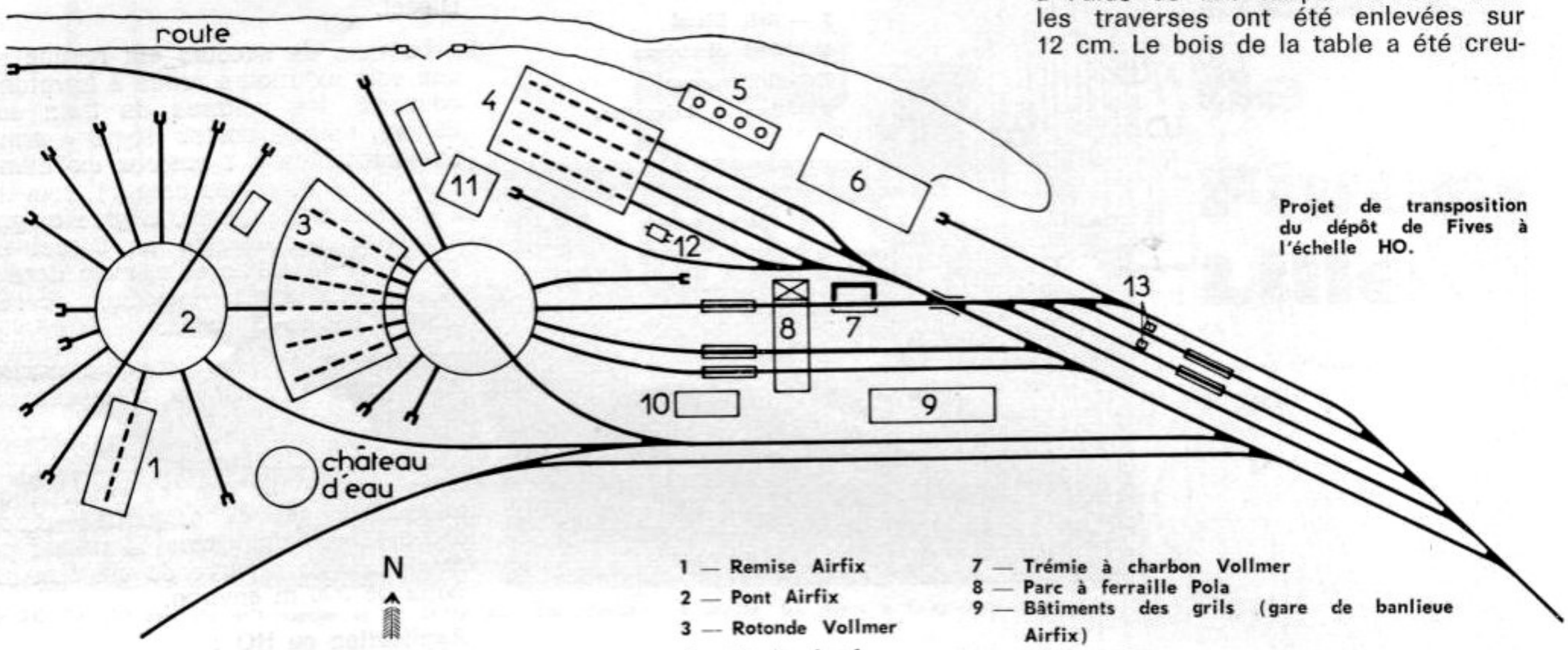
A l'échelle du 1/87 une telle installation évoquant les traits caractéristiques du dépôt de Lille pourrait être implantée le long des voies de passage d'un circuit en ovale soit à l'intérieur de celui-ci, soit en bout. Il

La 230 D 12 près de la rotonde Nord. (Cette machine fait l'objet du plan du mois dans ce numéro).



pourrait occuper un espace variant entre 2,50 x 0,70 et 3 x 0,90 m. Ceci représente bien entendu une surface non négligeable, mais l'exemple choisi représente aussi une installation importante et complète. Le schéma donné ci-dessous montre comment pourrait se présenter un tel dépôt. Ce n'est bien entendu qu'une idée et il est encore possible de simplifier ce projet.

On peut même voir une 232 R Jep 3 rails attendant des jours meilleurs... Une voie relie comme en réalité cette rotonde à la rotonde couverte et une autre permet d'y accéder de l'extérieur. Sur une voie en impasse, desservie par le pont tournant est, stationne le train de secours composé de la grue Jouef, de ses wagons d'accompagnement et d'un couvert 4 portes de la même marque peint en vert, dont les portes ont été collées à l'extérieur. La voiture dortoir est un ancien lit Liliput en teck peint en vert et immatriculé comme un wagon de service grâce aux décalcos RMA. La rotonde couverte est une Vollmer (ou des éléments Airfix, Quick... ou Rivarossi selon les possibilités et la place disponible). Elle est elle aussi salie. Le pont est un Fleischmann, Rivarossi ou Märklin. Devant ce pont se trouve le gril vapeur. Il se compose de 3 voies, toutes reliées à la plaque tournante. Les fosses sont réalisées à l'aide de rail souple Pullman dont les traverses ont été enlevées sur 12 cm. Le bois de la table a été creu-



Projet de transposition du dépôt de Fives à l'échelle HO.

1 — Remise Airfix
2 — Pont Airfix
3 — Rotonde Vollmer
4 — Remise Jouef
5 — Réservoir fuel
6 — Bâtiment MT
7 — Trémie à charbon Vollmer
8 — Parc à ferraille Pola
9 — Bâtiments des grils (gare de banlieue Airfix)
10 — Parc à sable
11 — Atelier Pola
12 — Projecteur
13 — Distributeurs fuel

La partie vapeur :

Elle se compose de 2 ponts tournants, d'une rotonde ouverte, d'une rotonde fermée et du gril vapeur sur lequel sont disposées les installations de ravitaillement en charbon, eau et sable.

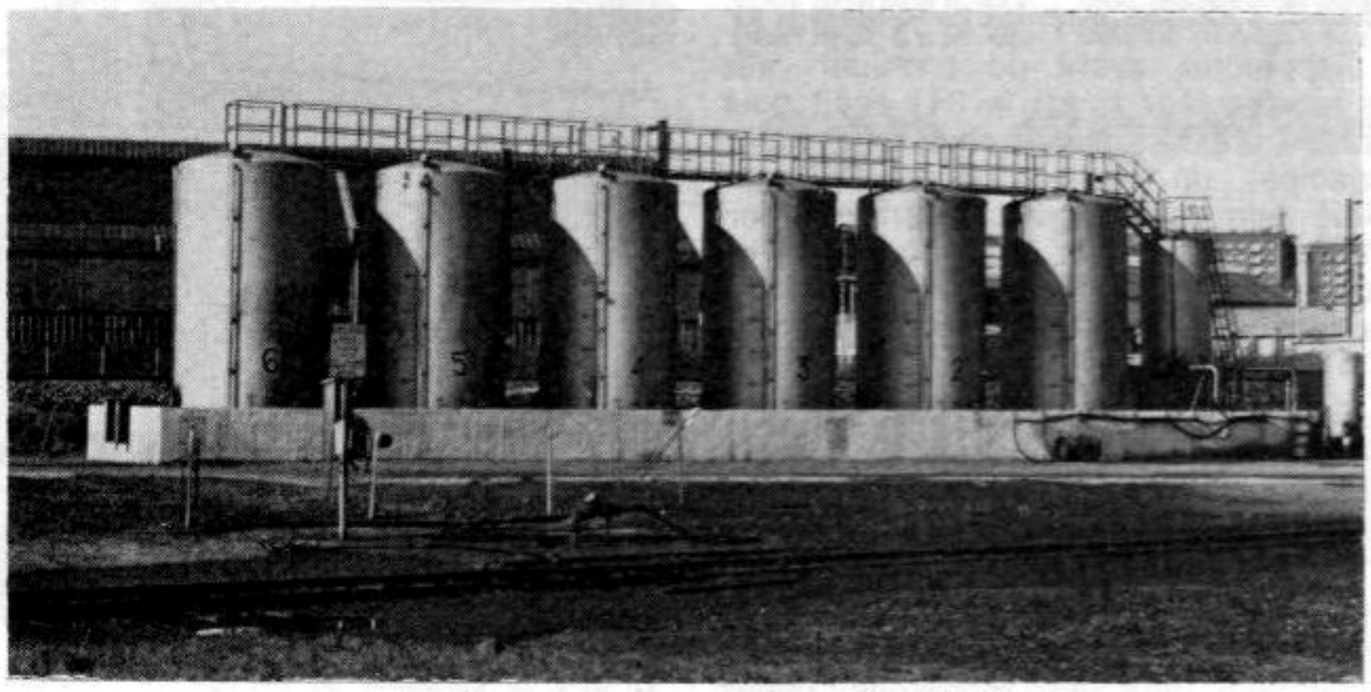
Les rotondes : les 2 rotondes sont placées en enfilade, la rotonde ouest est ouverte, la est est fermée. La rotonde ouest sert à entreposer le matériel inutilisé, elle est pourvue d'un hangar abritant la fosse à roues. Le pont qui sera utilisé est celui fabriqué par Airfix car il n'a pas besoin de fonctionner réellement. Le hangar est une remise Airfix peinte en rouge brique, toit gris mat, le tout sali avec un chiffon imbibé de diluant et d'un peu de noir mat Humbrol.

Sur les voies de dégagement, on trouve des wagons transportant des fagots, du matériel prêt à être démoli, des essieux, des tenders, des locos rouillées ("Prairie" Airfix peintes en noir mat et salies de marron rouille) et des locos éteintes, mais en bon état, des 231-C Jouef avec la porte de boite à fumée ouverte et peintes en noir avec des coulées de tartre sur la chaudière (blanc à la gouache passé au vernis).

Le pont tournant de 27 m de la rotonde ouverte Sud. Près des wagons la 151 TQ 15 est garée froide.

sé et une plaquette de plastique translucide imitant l'eau a été placée au fond. Un portique enjambe les voies, il s'agit du portique du parc à ferraille Pola qui a été monté comme prévu, sauf en ce qui concerne le pont roulant. Ce dernier a été collé à une extrémité des rails de roulement et seul le châssis en a été conservé, sur celui-ci a été fixée une grue Märklin, Airfix ou autre qui est destinée à prendre le charbon dans les navettes et d'en remplir la trémie Vollmer qui le distribue aux locos. La trémie a été éclairée par des réflecteurs de lampadaires à monter de chez Jouef. Le parc à sable est constitué de morceaux de bristol collé de champ et peint en gris ciment. Le bâtiment des grils est une gare de banlieue Airfix modifiée, peinte et salie. Les distributeurs de sable n'existant pas dans le commerce, nous avons dû les faire nous-mêmes ; nous avons utilisé une baguette de balsa de 5 mm mesurant

A gauche sur le gril électrique, des BB 16 000 en attente cohabitent pour quelque temps encore avec " la vapeur ".



Les réservoirs de stockage du combustible Diesel

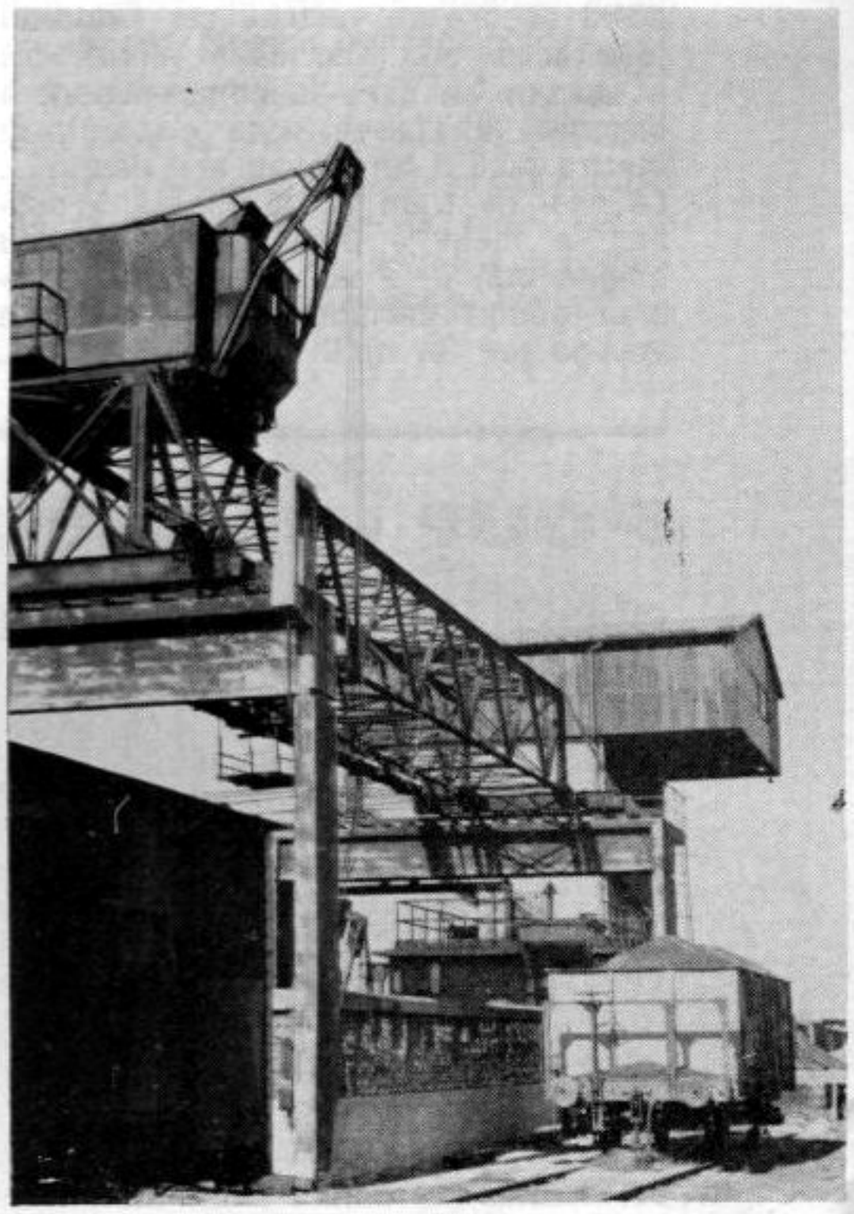
6 cm sur laquelle a été fixé un cylindre, en l'occurence une cartouche de gaz de briquet Feudor de 1,5 cm de diamètre et sciée de façon à mesurer 2,5 cm, de part et d'autre de laquelle on a collé deux morceaux de fil électrique noir recourbé en boucle.

La voie navettes est parcourue par des tombereaux à deux essieux peints en noir avec les faces jaunes et immatriculés E 3 G. Ces véhicules sont soit des VB façon bois, soit des Jouef style anglais. La loco qui les remorque est une vieille bouillotte, la 030 Bourbonnais fera parfaitement l'affaire, il y en a eu sur le Nord !

La partie Diesel :

La remise est celle de Jouef à 2 ou 4 voies peinte en gris mat. L'ensemble de stockage du fuel actuellement sur le marché ayant par trop le type allemand, nous en avons fabriqué un à l'aide d'éléments cylindriques de 7 cm de hauteur, provenant d'une pompe à bicyclette découpée à l'aide d'une scie à métaux et repeints en noir avant d'être collés contre les cuves. Les réservoirs sont collés sur un morceau de bristol gris, ce bristol repose sur quatre « murs » de carton collés de champ et peints en blanc. Les cuves sont en arrière des voies, le poste de distribution de combustible est à la sortie ou à l'entrée du dépôt, il est constitué d'une cabane provenant d'un assortiment Faller, dépourvue de cheminée, devant laquelle est fixée en guise de conduite d'arrivée de fuel un gros fil électrique, sur lequel sont branchés deux fils plus petits imitant les tuyaux souples de distribution. Le tout est agrémenté par un bouton pression formant volant de vanne fixé contre la cabane sur un morceau de bristol évoquant le tableau de commande. Les cabanes Jouef ou Airfix conviennent d'ailleurs tout aussi bien. Les voies Diesel sont aussi flanquées de distributeurs à sable.

Entre la remise Diesel et la rotonde couverte (Est) se trouve une voie



Un wagon en attente de déchargement au parc à sable

destinée à accueillir une draisine, en bout de voie se trouve l'atelier de chez Pola et derrière cet atelier se trouve une aire de stockage ouverte dans laquelle évolue un élévateur Wiking.

Le gril électrique :

Ce gril dont la voie extérieure peut également recevoir une Diesel en attente, est situé en vis-à-vis et dans l'axe de la remise des Diesel. Il comporte 4 voies parallèles dont une avec fosse de visite.

Les bâtiments divers :

Le bâtiment de l'administration MT est représenté par la gare de Rheden de chez Quick, les garages à vélos, les urinoirs sont également de Quick. Une station service Faller est située près du parc à véhicules routiers. Si l'on a assez de place, on peut incorporer un dortoir ; une gare basse conviendrait tout à fait.

Les couleurs suivantes sont adoptées, obtenues avec les poudres et flocages classiques du commerce : gris pour le dépôt avec des taches de vert clair par endroit, gris foncé près des grils et taches de sable près des distributeurs ainsi que dans l'enceinte des réservoirs, charbon dans la trémie et dans les navettes, pelouses vertes près des bâtiments MT, route en flocage noir, flocage gris parsemé de vert (ou toile émeri) pour la rotonde Est ouverte.

Près des bâtiments sont plantés des arbres de façon très systématique comme dans la réalité. Les ponts tournants doivent être patinés gris sale et le portique et la trémie doivent être peints en noir mat.

Quelques arrangements inspirés de scènes classiques du dépôt seront réalisés à l'aide des accessoires du commerce : personnages Preiser, Merten, Starlux, assortiment de bouteilles de gaz de Mérit, ouvriers divers, loco non montée entièrement, ex. : la 020 Airfix, ou découpe de locos salies de couleur rouille.

Ne pas oublier les tas de briquettes de secours, parallélépipèdes de contreplaqué dont certains sont découpés en escalier, peints en noir, inscriptions en blanc « Tas I 90 t », etc., etc. ■

Le train du marché...

(suite de la page 333)

tination d'un embranchement d'échange avec la SNCF. Puis, voiture de voyageurs en queue, il repartira à 10 h 23 en prenant des voyageurs jusqu'à Boucieu-le-Roi.

ET L'AUTORAIL DE BOUCIEU-LE-ROI...

Trois minutes avant le 341, l'autorail « du marché » (lui aussi) Boucieu-le-Roi - Lamastre aurait dû terminer sa course du mardi. Mais j'ai beaucoup de chance ce matin : en raison des sept à huit minutes de son retard, j'aurai le plaisir de le voir arriver. Nouvelle ambiance de paysannes et de paniers, nouvelles retrouvailles et... aussi encore un veau !... car l'autorail joue aussi son rôle de « Mixte » à sa façon. Là, dans le compartiment à bagages, un brave veau s'apprête à mettre pied à terre vers son destin !... Le chef de train va, là encore, « donner la main » pour l'extraction du bovidé qui, à le voir se cabrer, semblait goûter certains plaisirs dans le voyage par fer qu'il vient d'effectuer...

Et, quelques minutes plus tard, pourquoi ne pas signaler ce côté logique de l'affaire, le chef de train, balai et seau d'eau en main, fera consciencieusement disparaître... les traces du passage de ce voyageur particulier, dans le compartiment à bagages.

Rappelons, avant de terminer, que le locotracteur tirant le 341 avait pour machiniste M. Dugua, chef mécanicien principal, un « vieux » du CFD qui aime son métier et qui, en me permettant de grimper dans sa cabine de conduite, me fit l'éloge de l'engin, dernier cri de la technique : force 414 ch, transmission Asynchro, etc.

Telle est l'histoire de tous les mardis du « Mixte 341 », histoire simple et pittoresque, mais qui, hélas ! sera bientôt du passé...

Et tout à l'heure, à 10 h 18 ou à 11 h 15, par les TA 304 et 344, les voyageurs du train mixte du matin repartiront vers leur montagne, tandis que ceux de la vallée retourneront chez eux par le fameux « 341 ». ■

En gare de Lamastre, un passager peu ordinaire descend de l'autorail de Boucieu-le-Roi.

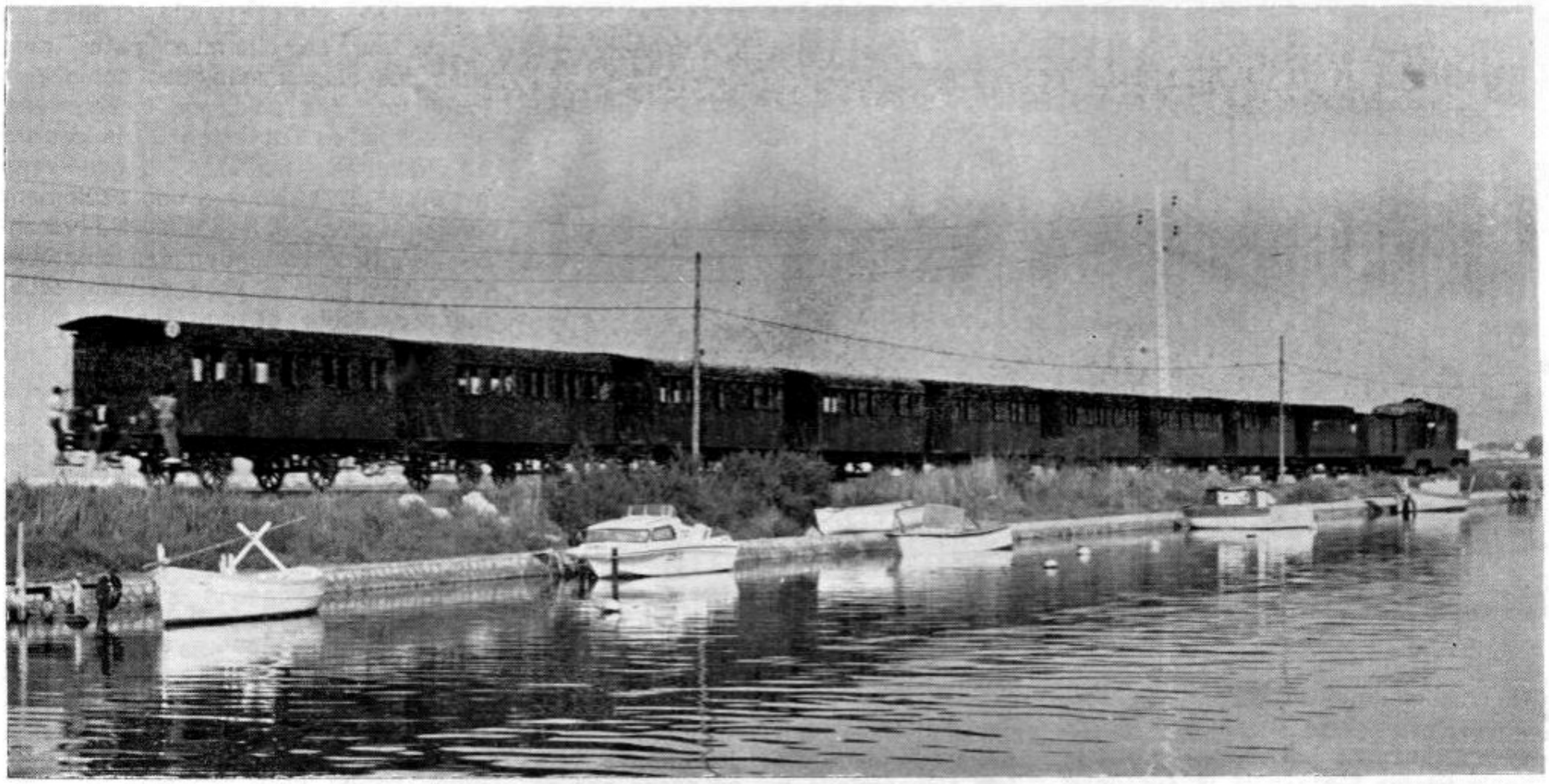
Pour un catalogue général des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO

Dans notre dernier numéro, nous avons lancé l'idée de MM. Alain Royer et Daniel Lejeune concernant la publication d'un tel catalogue. Nous avons, à cette occasion, publié trois pages suivant une formule qui pourrait être adoptée pour la réalisation de cette importante documentation, en priant nos lecteurs de bien vouloir émettre un avis à ce sujet.

Nous voulions principalement obtenir leur encouragement pour ce travail énorme, connaître leurs suggestions éventuelles et demandions aux collectionneurs de bien vouloir coopérer avec nous. En effet, la tâche entreprise étant très importante, la participation du plus grand nombre possible d'amateurs est indispensable.

Les événements récents et la lente remise en marche de l'activité postale ayant contrarié le courrier, nous croyons utile de renouveler notre appel auprès de tous nos lecteurs, amateurs, collectionneurs et possesseurs de matériels rares, en leur demandant de nous écrire (Editions Loco-Revue, service documentation catalogue, B.P. 9, 56-Auray), ou d'adresser leur correspondance à M. Daniel Lejeune, 3, rue de l'Agent-Bailly, 75 - Paris (9e).

Nous remercions d'ores et déjà les lecteurs qui nous ont témoigné leur intérêt pour cette initiative et prenons bonne note des suggestions formulées.



Clichés Loco-Revue.

Le petit train de Palavas vit son dernier été

Le 31 octobre 1968, après 96 années de bons et loyaux services, un fidèle ami va disparaître. Le petit train de Palavas, cher au célèbre humoriste Dubout qui l'a si souvent caricaturé*, va s'effacer devant la route toute puissante sans qu'elle lui ait seulement permis de devenir centenaire. Il va subir le sort implacable qui s'acharne sur nos vieux serviteurs, les « secondaires », et déjà des autocars flambants neufs s'apprêtent à le remplacer... et encombrer davantage les routes, avouons-le.

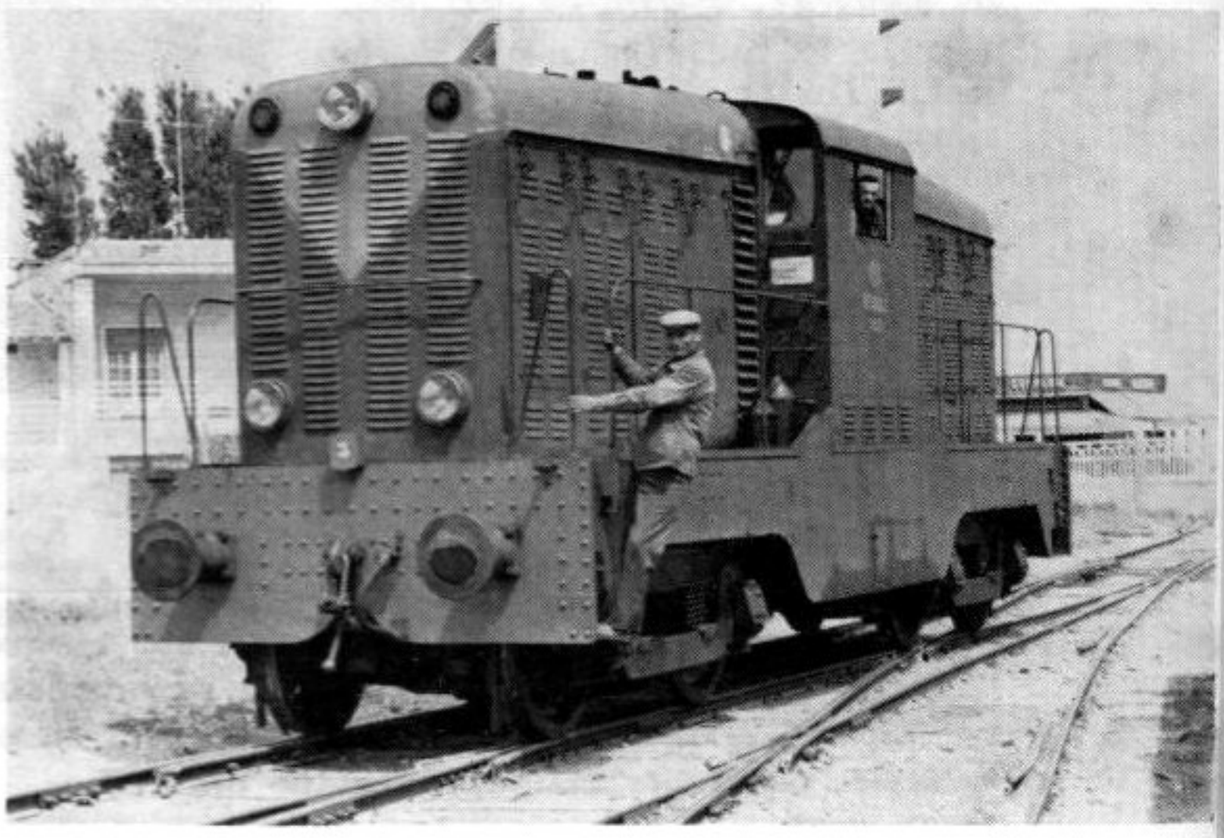
Mais sauront-ils le remplacer dans le cœur des Montpelliérains ou celui des touristes qui l'utilisaient en riant, l'été, pour profiter au maximum de vacances toujours trop courtes ?

Le remplaceront-ils dans l'esprit des enfants pour qui le départ à l'école n'était, grâce à lui, que prétexte à jeux, rires et cris ? Que l'on était gai dans ces wagons cahotants où l'on pouvait gesticuler à loisir et chahuter en sautant d'une voiture à l'autre !

Sauront-ils accepter comme lui le souvenir des gens heureux qui ont laissé leur nom gravé sur les cloisons pour que ce vieil ami conserve intact le témoignage de leur bonheur ?

Non, rien ne remplacera, sentimentalement, la pittoresque silhouette qui anime, depuis le 6 mai 1872, les 12 km de la première section ouverte par les chemins de fer de l'Hérault. Au temps des belles années, le réseau de l'Hérault exploitait 212 km de lignes à voie normale et l'air bon enfant des anciennes 040 et 050 est encore présent dans bien des mémoires. Remorqué par les BB Diesel électriques, le petit train n'a sans doute plus le charme d'antan, mais l'aspect « bonne franquette » de ses rames vieillottes fait partie du folklore montpelliérain et lui est devenu indissociable.

Longtemps encore on se souviendra des départs joyeux à la gare de Montpellier Esplanade, située en plein cœur de la ville, près de la place de la Comédie et où s'éclairaient les visages à la perspective d'une belle jour-



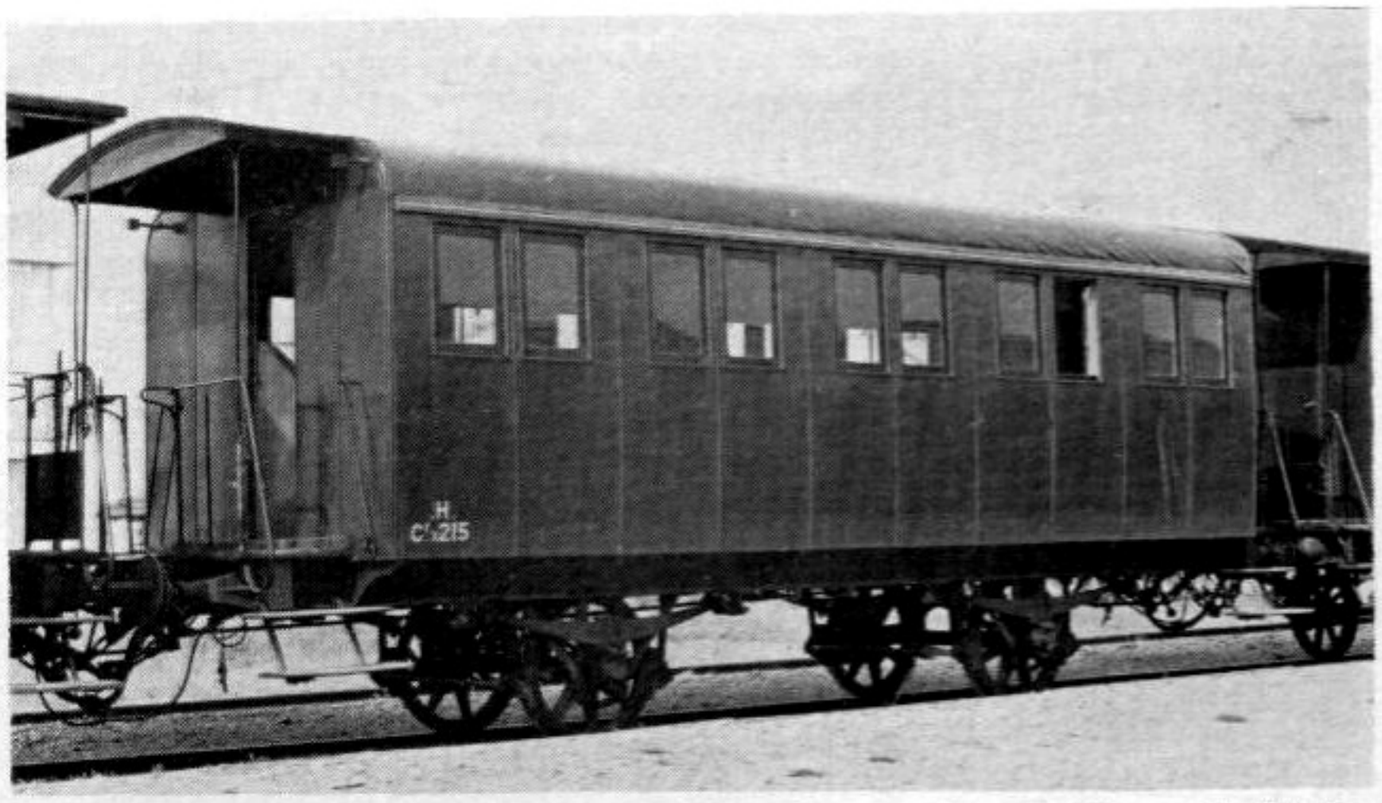
En haut, longeant le canal, le petit train dans sa composition traditionnelle, neuf voitures et un fourgon, se dirige vers Palavas.

Ci-contre, un des six locotracteurs Diesel-électriques BB du réseau. Puissance : 520 ch (deux moteurs Diesel 6 cylindres Buda-Lanova). Poids : 62 t

Longueur : 11,700 m

Vitesse maximum : 76 km/h.

* Devons-nous rappeler que Dubout est un ancien élève de l'Ecole des Beaux-Arts de Montpellier et que ses dessins savoureux reflètent une affection sincère pour le fameux petit train.



Voiture '' moderne '' à toit bombé, banquettes transversales et couloir central type Cf dérivée de l'ancienne Bf à toit plat.

née ensoleillée. Avec le petit train de Palavas, le voyage faisait déjà partie des vacances et les retours n'étaient jamais tristes.

Nous avons eu la chance, récemment, de pouvoir utiliser, une dernière fois sans doute, le petit train et nous avons senti combien sa disparition serait lourde. Nous y songions lorsque au départ il franchit le viaduc qui surplombe son grand frère SNCF, puis en dépassant le petit dépôt de Racanié et en franchissant le raccordement de Montpellier Chaptal, la grande gare autrefois si active.

Nous y songions en quittant les faubourgs de la ville où les fenêtres s'animent souvent d'un geste amical, aux passages à niveau où les automobilistes, curieux, ne sont pas impatients, en passant sous les ponts garnis d'enfants joyeux et d'adultes amusés.

Nous y songions encore en passant sous l'autoroute où un bel ouvrage a été édifié pour bientôt ne plus servir, puis sur le viaduc métallique enjambant le Lez et plus loin encore à la sympathique gare de Lattes où le train dépose les vacanciers à la porte du terrain de camping.

Nous y songions toujours en bordure de l'étang de Pérols, puis en longeant le canal le long duquel court la route où les automobilistes foncent vers la mer.

Nous y songions encore en descendant à Palavas où nous avons pu bavarder un moment avec le chef de gare fort sympathique qui ne cache pas sa déception de voir « son » petit train disparaître.

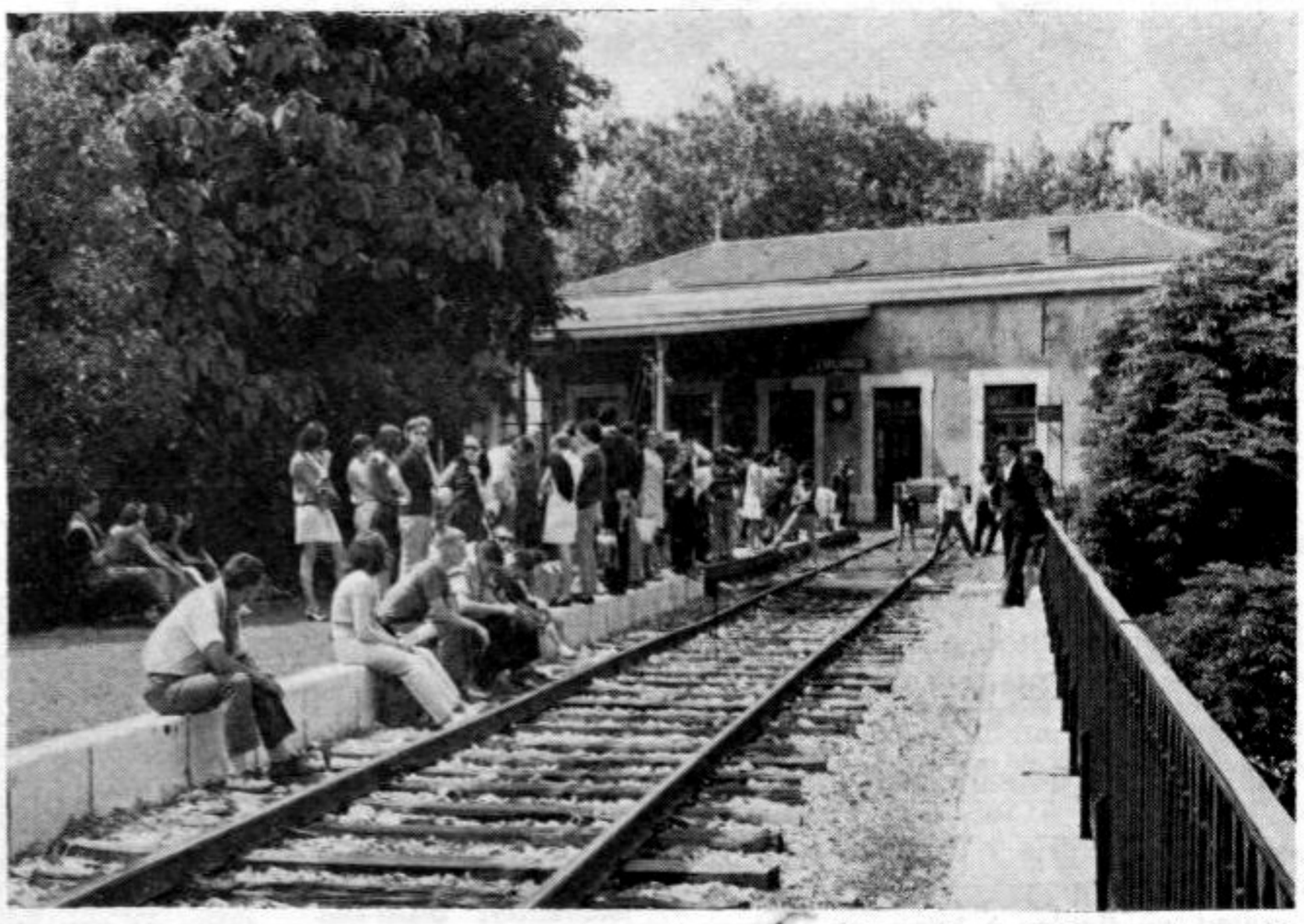
Puis nous avons repris le convoi suivant pour rentrer, un peu tristes...

Nous n'avons pas voulu ici faire un article sur ce charmant petit train, avec des diagrammes, des cotes, des longueurs, des poids de locomotives, ayant déjà eu l'occasion de le décrire en d'autres numéros (**Loco-Revue** n^{os} 62 et 217). Nous avons seulement voulu essayer, à la veille des vacances, d'attirer l'attention des amateurs de « tortillards » vers celui-ci, tellement agréable et qui, d'ailleurs, ne « tortille » pas tant que ça.

Nous voudrions que son dernier été soit le plus beau de sa carrière et qu'il comprenne que tous les amis des secondaires sont venus pour lui rendre une ultime visite de sympathie, comme on honore un vieux travailleur à la veille d'une retraite bien méritée.

Et puis, qui sait, peut-être alors que les « responsables » se laisseront attendrir et qu'ils lui accorderont un sursis bien mérité. Il est encore gaillard pour son âge, laissons-le atteindre cent ans que diable !

Nous le remplacerons alors par un bolide sans roues, une fusée guidée par laser qui mettra Palavas à 12 secondes de Montpellier... départ arrêté bien entendu. ■



Jeudi 23 mai 1968 en gare de Montpellier-Esplanade, on attend le train de Palavas qui repartira aussitôt pour la mer. Il faut l'admettre : l'ambiance y est !

AMIS LECTEURS qui vous adressez à nos services pour demandes de renseignements et questions diverses non commerciales, n'omettez pas de joindre deux timbres pour réponse et frais de secrétariat. Notre courrier technique augmente de plus en plus et nous ne pourrons répondre à l'avenir qu'aux seules demandes accompagnées de timbres.